

### [Ministeren for offentlige Arbejder.]

at kunne mærke denne Konkurrence føleligt. I 1929 havde Sverige, for hver Gang vi herhjemme havde 100 Biler pr. Indbyggerantal, 74 og Tyskland kun 29; for hver Gang vi pr. Arealenhed havde 100 Biler, havde Sverige kun 13 og Tyskland 55. Tager man i Modsætning hertil Danmark, som ingen Raaprodukter har at drage frem af Jorden, som er en Samling af Øer med et enkelt, ikke særlig stort Stykke Fastland, med 9 Færgeoverfarter — hvis Bekostelighed for Jernbanedriften enhver vil kunne forstaa, naar man erindrer sig, at det, som det ærede Medlem Hr. Korsgaard selv gjorde opmærksom paa, i sin Tid beregnedes at være en god Forretning at bygge en Lille Bælts Bro til nogle og tredive Millioner for at undgaa Færgefarten over Lille Bælt, altsaa i Virkeligheden ofre nogle og tredive Millioner Kroner for knapt 1 km Jernbanespor mellem Fyn og Jylland — et Land, hvor snart sagt hver By har sin Havn, hvorigennem Skibsfarten kan konkurrere med Banerne, og som endelig ved sit jævne Terræn og sine gode Veje egner sig fortrinligt for en anden af Banernes Konkurrenter, Biltrafikken — ja, saa er Forskellen mellem Danmark paa den ene Side og de to andre Lande paa den anden Side saa stor, at i Virkeligheden ingen Ekspert fra disse Lande vilde prøve at give Danmark Raad.

Forskellen viser sig ogsaa tydeligt, naar man ser paa Fordelingen mellem Befordringsarterne i Tyskland, Sverige og Danmark. For de fleste Baner gælder den fælles Regel, at Persontrafikken kun giver et meget ringe Driftsoverskud og ikke kan betragtes som en fuldt rentabel Befordringsart, og hvad Stykgodstrafikken angaar, kan den i Regelen ikke en Gang dække sine Driftsudgifter. Vognladningsbefordringen derimod er som Regel rentabel, og det skyldes derfor i Almindelighed denne Befordringsart, at en Bane som Helhed giver Overskud. Det indbyrdes Forhold mellem disse tre Befordringsarter vil derfor øve en afgørende Indflydelse paa en Banes økonomiske Resultater. Sammenligner vi f. Eks. i Aaret 1928—29 de tyske Rigsbaner, de svenske Statsbaner og de danske Statsbaner, viser det sig, at Indtægten af Personbefordringen udgjorde i Tyskland 26½ pCt., i Sverige 31 pCt., men i Danmark hele 44 pCt. af den samlede Indtægt, medens Indtægten af Stykgodsbefordringen udgjorde i Tyskland 12¾ pCt., i Sverige 16,3 pCt. og i Danmark 15 pCt. Men Indtægten af Vognladningsgoods, altsaa den rentable Del af Befordringen, androg i Tyskland over 52½/

pCt. og i Sverige 46 pCt., i Danmark derimod kun 32 pCt. af den samlede Indtægt.

Jeg har fundet Anledning til at nævne disse Tal og disse Forhold mere indgaaende, end jeg maaske ellers vilde have gjort, blandt andet fordi en af „Skatteborgerforeningen“ for nylig udsendt Pjece, paa Grundlag af fra Ende til anden delvis urigtige Tal og ganske overfladisk Benyttelse af disse, har rettet et af sine sædvanlige Angreb paa de danske Statsbaners Administration, og fordi jeg har fundet det betimeligt her at give denne „Skatteborgerforeningen“s Opsats et foreløbigt Korrektiv. Men jeg slutter altsaa med at sige til det ærede Medlem Hr. Korsgaard, hvad jeg sagde ved første Behandling, at den Fremgangsmaade, jeg vil foretrække fremfor Indkaldelse af en Ekspert, saaledes som det ærede Medlem ønsker, og en Fremgangsmaade, som jeg tror vil føre til bedre Resultat, det er at udsende dygtige og levende Jernbanemænd, som til Bunds kender vore Forholds særlige Karakter og Vanskeligheder, og lade dem undersøge i Udlandet og tage hjem med til Omplantning her, hvad der af fremmede Forhold med Held kan omplantes til os. Jeg skal hermed anbefale, at man paa Finanslovforslaget for 1931—32 bevilger 25 000 Kr. til Projektering af den før omtalte nye Færge paa Gedser-Warnemünde Overfarten.

Endelig har det ærede Medlem Hr. Kyed fremsat nogle Bemærkninger i Tilknytning til en Korrespondance mellem Finansudvalget og Ministeriet for offentlige Arbejder, en Korrespondance, som findes aftrykt i Betænkningen Sp. 1087—1100. De i Finansudvalgets Skrivelse paa det ærede Medlems Foranledning rettede Spørgsmaal var stillet lidt paa Kryds og tværs, og Statsbanerne havde derfor, for at kunne give fyldestgørende Oplysninger og undgaa Gentagelser, i sit Svar besvaret alle Spørgsmaal under eet. Dette gav Anledning til yderligere Spørgsmaal i Samraadet med Ministeren og til et ekstra Samraad udover det ordinære, hvorved jeg lod Statsbanerne være repræsenteret ved to af sine Embedsmænd, to af dem, der havde særlig med det omspurgte Forhold at gøre, og som i Finansudvalget besvarede de fra forskellig Side rettede Spørgsmaal. Nu forstaaer jeg saa godt, at det ærede Medlem Hr. Kyed, som, da han stillede sine Spørgsmaal, havde haabet at faa godtgjort, at Stigningen i Statsbanernes Personale væsentlig skyldes den af mig foranledigede Tilbageføring af Statsbanernes Tjenestetidsregler, nu føler sig skuffet ved de meddelte Oplysninger, medens jeg for mit Vedkom-